

4. Conclusions

Cette enquête apporte des enseignements précieux sur la mesure de l'effort encore à faire pour insonoriser les logements autour des aéroports. Elle permet en particulier une première évaluation de la population éligible réglementaire : environ 60 % du nombre des logements des territoires inclus dans les PGS, soit environ 80 000. La cible principale restant à traiter est constituée par les 11 % (environ 10 000 logements) de riverains se déclarant gênés par le bruit des avions et non

encore insonorisés. Parmi les logements insonorisés par le passé en dehors du dispositif d'aide et avec des normes anciennes, on peut également s'attendre à voir émerger des demandes, d'autant plus que, d'après les enquêtés, les travaux apportent une amélioration du confort thermique et une augmentation de valeur de l'immeuble. L'enquête montre également que le dispositif est assez bien connu et plutôt apprécié, mais que des efforts importants restent à faire dans le domaine de l'information, des délais et de la charge financière supportée par le riverain.

Méthodologie

Cette enquête, qui s'est déroulée en décembre 2008 et janvier 2009, comportait deux volets :

- une enquête téléphonique (environ 10 minutes) permettant, par son ampleur, des analyses quantitatives ;
- une enquête en face-à-face (à domicile) plus approfondie (environ 1 heure) auprès d'un échantillon de riverains issu de l'enquête téléphonique. Son objectif est de fournir une analyse qualitative plus détaillée.

L'enquête a été menée auprès des riverains de neuf aéroports bénéficiant du dispositif d'aide à l'insonorisation (Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Orly, Roissy-CDG et Toulouse-Blagnac) soit la quasi-totalité (le PGS de Strasbourg étant très réduit). Elle n'a pas, aéroport par aéroport (notamment les plus petits échantillons), d'objectif de représentativité statistique mais permet de mettre en évidence la diversité des situations et des perceptions.

Les questions portaient sur :

- la perception du bruit ;
- la notoriété du dispositif et le recours à des travaux ;
- la typologie des riverains ;
- les travaux réalisés ;
- les bénéfices et satisfaction des travaux ;
- les raisons de non réalisation des travaux ;
- la satisfaction du dispositif d'aide.

La principale difficulté, liée à l'enchevêtrement des zonages PEB (plan d'exposition au bruit) et PGS (plan de gêne sonore), a été d'identifier de façon précise l'éligibilité des personnes interrogées au dispositif d'aide. Avec l'aide essentielle des aéroports, ce travail a pu être fait et a permis de distinguer trois populations emboîtées :

- **les personnes éligibles réglementairement**, respectant les doubles conditions géographiques (figurant dans le PGS) et d'antériorité (par rapport aux PEB et PGS) de la date de construction de leur logement). 1 581 personnes enquêtées font partie de cette population ;
- **les personnes éligibles géographiquement**, 2 836 personnes enquêtées dont une partie (2 836 - 1 581) ne respecte pas le critère d'antériorité (constructions plus récentes). L'intérêt de disposer des opinions de ces personnes habitant exactement dans le même tissu géographique que les éligibles est évident, mais certaines questions (utilisation du dispositif d'aide...) ne s'appliquent pas à elles ;
- enfin, **la population** la plus large (3 807) comporte (3 807 - 2 836) des personnes non éligibles géographiquement, mais **habitant les communes touchées**, parfois très marginalement (cas de Toulouse et de Marseille) ; elle constitue une population témoin permettant des comparaisons pour certaines questions.



Les notes thématiques

Direction du Transport aérien

juillet 2009

Enquête sur le recours au dispositif d'aide financière à l'insonorisation des riverains d'aéroports

Introduction

Alors que le nouveau dispositif d'aide à l'insonorisation, financé par la TNSA, en est à sa cinquième année, un nombre encore important de logements potentiellement éligibles au dispositif d'aide financière à l'insonorisation n'en a pas encore bénéficié.

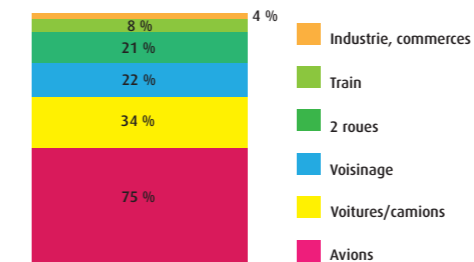
Ce constat a conduit la direction générale de l'Aviation civile à faire réaliser une enquête auprès de 3 000 riverains d'aéroports. L'objectif était de mesurer le niveau de connaissance et de satisfaction du dispositif existant et d'identifier les souhaits d'amélioration, en s'appuyant également sur le retour d'expérience des riverains qui en ont bénéficié. Le comité de pilotage de l'enquête associait l'ACNUSA, l'UAF et ADP.

1. Les principaux enseignements

De façon générale, le nombre d'enquêtes et le taux élevé de réponses (sauf pour quelques questions) permettent de tirer des conclusions assez nettes.

1-A. La gêne due aux avions

Parmi les sources gênantes sonores pour le foyer, l'avion est la source de bruit la plus citée par les riverains résidant dans les contours des plans de gêne sonore (PGS). Mais les autres sources (véhicules routiers, trains, voisinage...) sont également des sources significatives de gêne. L'avion est particulièrement cité à Nantes, Toulouse et Orly (plus de 80 %) et bien moins à Bordeaux (50 %).



Personnes éligibles géographiquement¹

¹ : cf. méthodologie p.4

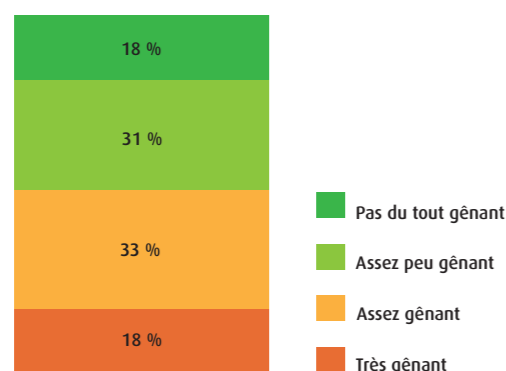


Ministère de l'Écologie, de l'Énergie du Développement durable et de la Mer en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

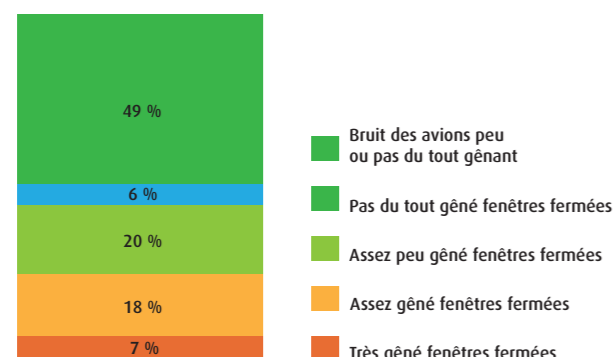
Présent pour l'avenir

Pour ces mêmes riverains, **les avions sont jugés assez ou très gênants par 51 % des personnes interrogées habitant à l'intérieur des zones du PGS** (éligibles géographiquement) ; cette sensibilité n'est que de 16 % chez les personnes interrogées dans des communes touchées par le PGS mais habitant à l'extérieur de son contenu : par exemple, des communes comme Bordeaux, Toulouse, Nice ou Marseille ont une petite partie de leur territoire située dans le PGS, mais la grande majorité de leur population, située hors du PGS, est peu gênée par les avions.



Personnes éligibles géographiquement¹

Fenêtres fermées, cette gêne n'est plus ressentie que par 25 % (dont 7 % de très gênés) des personnes interrogées.



Personnes éligibles géographiquement¹

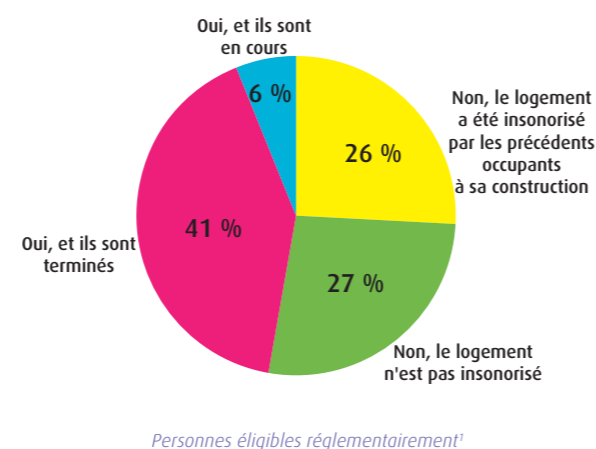
I-B. L'insonorisation des logements

Note : dans la suite de cette note, l'analyse porte sur la population spécifiquement concernée par le dispositif d'aide, dite éligible réglementairement, qui habite dans le contour du PGS et respecte les conditions d'antériorité prévue par les textes sur la date d'acquisition du logement.

73 % des riverains habitent dans un logement déjà insonorisé. Ce niveau, très élevé, est un des enseignements les plus frappants de l'enquête. Dans 26 % des cas, les travaux ont été faits par les propriétaires ou locataires précédents et, dans 47 % des cas, par les occupants actuels (dans certains cas, les travaux sont en cours).

Pour les 47 % de riverains qui ont achevé ou entrepris des travaux

d'insonorisation, une grande majorité (75 %) était gênée par le bruit fenêtres fermées, dont 41 % très gênés. Cependant 21 % de ceux-ci déclarent qu'ils n'étaient pas gênés par le bruit.



Personnes éligibles réglementairement¹

Plus de la moitié (54 %) des riverains qui ont fait des travaux d'insonorisation (ou qui sont en cours) ont bénéficié du dispositif d'aide. Dans 89 % des cas, ces personnes sont propriétaires de leur logement ; dans 79 % des cas, il s'agit de logements construits avant 1975. Lorsque le riverain n'a pas fait appel au dispositif, les causes principales en sont le manque d'information et son statut de locataire.

Au total, 25 % des riverains éligibles ont déclaré avoir fait des travaux en bénéficiant du dispositif d'aide. Cette proportion est moindre à Orly (19 %) et Roissy (16 %), mais beaucoup plus élevée dans les aéroports de province : 54 % à Nantes, 46 % à Lyon, 73 % à Marseille.

Les travaux réalisés ont, dans presque tous les cas, porté sur les fenêtres (97 %) et très souvent sur la porte extérieure (65 %). **L'existence d'un dispositif d'aides a favorisé un traitement plus complet du logement**, avec des interventions également sur les entrées et sorties d'air ou la toiture ou sur les volets, en proportion plus importante qu'en son absence. Dans seulement 13 % des cas de travaux réalisés avec aide, la totalité des préconisations du **diagnostic acoustique** n'a pas été suivie (76 % ont suivi toutes les recommandations, 11 % ne savent pas). Le diagnostic acoustique joue donc un rôle essentiel dans l'ampleur et la nature des travaux réalisés.

Le montant des travaux réalisés dans le cadre de l'aide est très variable (très majoritairement entre 4 000 et 18 000 €) et souvent mal connu (50 %) notamment de la part des locataires.

L'aide financière est très majoritairement supérieure à 70 % du coût total ; pour autant, 16 % des personnes donnant une réponse déclarent un taux d'aide inférieur à 30 %. Le nombre élevé de non réponses relativise cependant la portée des conclusions que l'on peut tirer sur le montant et le taux d'aide.

I-C. Efficacité des travaux

Les travaux réalisés ont, dans 91 % des cas, **résolu** en totalité (30 %) ou partiellement (61 %) **le problème de bruit des avions.**

72 % des personnes ayant réalisé des travaux (terminés) estiment qu'ils ont permis des **économies d'énergie** et 42 % d'entre eux donnent un chiffre les estimant supérieures à 20 %. Par ailleurs, lors de l'enquête face-à-face, 83 % des personnes ayant effectué des travaux et ayant reçu une aide considèrent que **l'insonorisation a donné de la valeur à leur bien.**

I-D. Les logements non insonorisés

27 % des personnes interrogées sont dans un logement non insonorisé ; parmi elles, 42 % se déclarent gênées. Plusieurs causes sont évoquées pour cette non insonorisation : le coût, principalement, le statut de locataire, la complexité des démarches, la longueur des délais, le manque d'aide pour établir le dossier et le manque d'information. Cette sous population - en proportion bien plus faible que ce qui était attendu - représente en tout cas **la cible prioritaire des efforts à entreprendre à l'avenir en matière d'insonorisation.**

2. Les pistes d'amélioration

2-A. Le besoin d'information

66 % des personnes éligibles connaissent le dispositif : **l'information**, dont les sources principales pour les personnes interrogées sont la mairie, l'aéroport et l'Ademe, **est encore à améliorer.** L'attente la plus forte exprimée au cours des entretiens qualitatifs est celle d'une information personnalisée par courrier et celle d'un rôle de relais de la mairie.

2-B. Les dossiers

Il est facile de se procurer les dossiers (93 % des cas) et de les compléter (83 % des réponses) ; certains notent cependant des difficultés pour rassembler les papiers demandés.

2-C. Les délais

C'est le principal problème évoqué par ceux qui ont bénéficié du dispositif (davantage que la charge financière ou la complexité des démarches) : un sur deux estime que le temps d'attente peut décourager les riverains à entamer des démarches ; l'insatisfaction provient d'une perception de **délais trop longs**, notamment entre l'envoi du diagnostic et la réalisation des travaux, et d'un manque d'information sur l'avancement du dossier. On peut faire l'hypothèse que cette insatisfaction quant aux délais est très largement due aux listes d'attente qui se sont constituées entre 2006 et 2008 en raison de l'insuffisance des financements. Ces listes d'attente sont maintenant résorbées, mais l'impression négative semble persister en raison du vécu des riverains. La communication autour de la TNSA devra corriger cette image et porter sur le fait que les délais sont maintenant redevenus normaux.

Néanmoins, 9 % seulement des bénéficiaires de l'aide ne s'estiment pas satisfaits de la manière dont leur dossier a été traité.

2-D. Le volet financier

Il est le principal frein pour les personnes gênées n'ayant pas fait de travaux. **Parmi ces obstacles financiers figurent notamment la nécessité de consentir à une avance sur le coût des travaux et la part financière restant à la charge des riverains.**

Les conseils donnés par les personnes interrogées pour démarrer une demande d'aide à l'insonorisation sont principalement les suivants (par ordre d'importance) : être patient, ne pas hésiter à la faire, bien se renseigner, être rigoureux au niveau des papiers.

3. Satisfaction à l'égard du dispositif

91 % des personnes ayant eu recours au dispositif et ayant bénéficié d'une aide **se disent satisfaits** de la manière dont leur demande a été traitée, même si **les délais demeurent le point faible de ce dispositif.**

96 % des personnes interrogées (dans la phase qualitative de l'enquête) sont satisfaites des travaux d'insonorisation et 91 % du confort acoustique.

Le dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains proches des aéroports a été créé par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 modifiée relative à la lutte contre le bruit. Il concerne les dix plus grands aéroports nationaux : Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Nice-Côte d'Azur, Marseille-Provence, Lyon-Saint-Exupéry, Toulouse-Blagnac, Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim et Nantes-Atlantique. Ces aéroports disposent d'un plan de gêne sonore (PGS) qui définit le périmètre d'éligibilité de l'aide.

Ce dispositif est financé, depuis 2005, par une taxe intitulée taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Cette taxe est perçue auprès des compagnies aériennes et est exclusivement affectée au financement de ce dispositif. Elle s'élève à 61 millions d'euros en 2008, en hausse constante depuis trois ans.

L'exploitant de l'aéroport concerné est chargé de gérer les demandes d'aides : instruction, présentation des dossiers aux commissions consultatives d'aide aux riverains³, versement des aides, contrôle... L'aide financière octroyée est en général de 80 % du montant des prestations réellement exécutées dans la limite d'un plafond. Ce taux est porté à 90 % ou à 100 % selon les conditions de ressources du demandeur. Il vient d'être porté à 95 % dans le cas particulier des opérations groupées d'insonorisation des logements (décret n° 2009-647 du 9 juin 2009).

³ La CCAR, présidée par le représentant de l'État et composée à parts égales d'associations de riverains, d'élus et de professionnels de l'aéronautique, se réunit périodiquement pour examiner les dossiers et pour approuver les demandes d'aide.